Za Kierownicą

Nr 9 (53)

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK CZWARTY — Warszawa 1 — 15 maj 1951 — Cena 75 gr



NIECH ŻYJE 1 MAJA

ŚWIĘTO BRATERSTWA MAS PRACUJĄCYCH WALCZĄCYCH O POKÓJ, WOLNOŚĆ I SOCJALIZM

1 Maja — święto międzynarodowej solidarności wszystkich ludzi pracy na całym świecie ma za sobą długą tradycję wielkich bitew o wyzwolenie z kajdan kapitalizmu i o zbudowanie ustroju szczęścia i dobrobytu — socjalizmu. W tym roku po raz 62-gi w historii świata na ulicach miast i wsi wszystkich krajów przeciągną niezliczone pochody ludzi pracy, demonstrując swoją wolę walki o pokój i socjalizm. Będzie to wielki przegląd sił potężnego obozu pokoju i postępu, na czele którego stoi twierdza pokoju — Związek Radziecki i wódz mas pracujących całego świata — Józef Stalin.

Masy pracujące całego świata świadome są niebezpieczeństwa 3-ciej wojny światowej, jaką pragnęliby imperialiści amerykańscy narzucić wolnym narodom. Żaden uczciwy człowiek na świecie nie może bez nienawiści patrzeć na krwawych bandytów amerykańskich, którzy od 10 miesięcy dokonują niesłychanych bestialstw w Korei. Grabieżcy, mordercy i gwałciciele, monopoliści, giełdziarze i bankierzy amerykańscy prą do wojny by zapanować nad światem, by zamienić wolne kraje w swoje kolonie.

Ale wszystkie zbrodnie i awantury amerykańskiego imperializmu wywołują słuszny gniew i oburzenie milionów prostych ludzi na całym świecie. Pamiętają oni słowa Stalina: — „Pokój zostanie utrzymany i utrwalony, jeżeli narody ujmą w swe ręce sprawę utrzymania pokoju i będą jej broniły do końca".

W tegorocznych obchodach 1-Majowych narody walczące o pokój zamanifestują swą jednomyślność ze słowami wielkiego wodza pokoju — Stalina. 1-Maja b .r. stanie się dniem mobilizacji wszystkich uczciwych ludzi na całym świecie do poparcia manifestu Światowej Rady Pokoju w sprawie natychmiastowego zawarcia paktu pokoju między pięcioma mocarstwami oraz zaprzestania uzbrajania Niemiec.

W naszej wolnej Ojczyźnie Ludowej wyjdziemy 1-Maja na ulice zjednoczeni w szerokim Narodowym Froncie Walki o Pokój i Plan 6-letni pod przewodem klasy robotniczej i jej bohaterskiej awangardy Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, by zademonstrować swą solidarność z apelem Światowej Rady Pokoju, swoją nienawiść do imperialistów amerykańskich, godzących w niepodległość i byt narodowy Polski. Każdy polski patriota wyrazi swoje uczucia i wolę obrony pokoju, podpisując kartę Narodowego Plebiscytu Pokoju.



Prezydent Bolesław Bierut na VI Plenum KC PZPR formułując hasło Narodowego Frontu Walki o Pokój i Plan 6-letni powiedział: — „Dla narodu polskiego zadania walki w obronie pokoju wiążą się jak najściślej z zadaniami Planu 6-letniego, który jest planem wyrwania Polski z wiekowego zacofania, planem usunięcia słabości gospodarczej jako spuścizny dawnego ustroju obszarniczo- kapitalistycznego. Walka o pokój i realizacje Planu 6-letniego— to główne dziś i najważniejsze sprawy, które decydują o sile, o bogactwie i znaczeniu historycznym, o roli i przyszłości naszej ojczyzny".

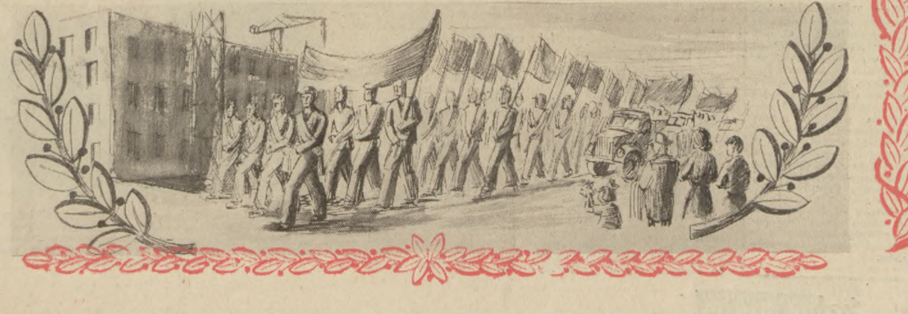
Te słowa Prezydenta Bieruta zawierają gospodarczy i polityczny program działania dla narodu polskiego. Kto pracuje ofiarnie dla wykonania Planu 6-letniego ten wzmacnia siły pokoju, ten jest prawdziwym patriotą. Patriotyzm w naszych warunkach w Polsce Ludowej wyraża się właśnie ofiarną, wydajną pracą. Tak rozumieją swój obowiązek patriotyczny robotnicy, chłopi pracujący i inteligencja pracująca naszego kraju.

Słynny na całą Polskę jest apel robotników w Pruszkowie, którzy wezwali masy pracujące naszego kraju do uczczenia Święta Narodowego 1-Maja masowym współzawodnictwem pracy. W odpowiedzi na apel metalowców pruszkowskich wszystkie zakłady przemysłowe i pracująca wieś polska stanęły do współzawodnictwa pierwszomajowego. Więcej i ponad plan węgla, stali, zboża; nowe oszczędności, przedterminowa realizacja planów produkcji — oto czym żyją i jak pracują patrioci polscy.

To właśnie ofiarna i entuzjastyczna praca pozwoliła naszemu krajowi wstąpić na drogę rozkwitu gospodarczego i kulturalnego. Ta właśnie ofiarna praca przyczyni się do przedterminowego wykonania Planu 6-letniego — planu budowy fundamentów socjalizmu w Polsce. I dlatego na apel załogi pruszkowskiej odezwał się cały naród i dlatego w tegorocznych obchodach pierwszomajowych będzie on manifestował swą jedność w sprawie walki o **Pokój i Plan 6-letni.**

Pierwszy Maja — dzień Święta Narodowego — jest zarazem świętem Ludowego Wojska Polskiego. Wojsko Polskie stoi na straży pokojowej pracy narodu polskiego, na straży niepodległości naszej Ojczyzny. U boku bohaterskiej Armii Radzieckiej razem ze wszystkimi siłami pokoju i postępu — Wojsko Polskie stoi na straży pokoju na całym świecie. Na apel robotników pruszkowskich, natchnieni bohaterską i ofiarną pracą klasy robotniczej i pracującego chłopstwa włożymy jeszcze więcej wysiłku w podniesienie poziomu wyszkolenia bojowego, politycznego i fachowego

Nasz czyn majowy żołnierzy Służby Samochodowej WP. to bezwzględne wykonanie wymogów regulaminowych, wzmacnianie dyscypliny wojskowej, umasowienie ruchu przodownictwa w służbie i w wyszkoleniu. W naszej pracy i szkoleniu będziemy wzorowali się na ofiarności i bohaterstwie naszej klasy robotniczej. Okażemy się godnymi towarzyszami sławnej Armii Radzieckiej, stojącej na straży pokoju i wolności narodów. Okażemy się godnymi synami narodu polskiego.



WE WSPÓLNYM FRONCIE WALKI

NIECH ŻYJE WOJSKO POLSKIE — wierna straż pokoju, niepodległości i socjalistycznego budownictwa!

Dziś żołnierz polski wraz z całym narodem obchodzi Pierwszy Maja, święto wszystkich pracujących na całym świecie Wojsko Polskie wita 1 Maja wytężoną pracą i wzorową dyscypliną. Żołnierze służby samochodowej podnoszą na jeszcze wyższy poziom gotowość bojową swych jednostek, umacniają swą świadomość polityczną, pogłębiają wiedzę wojskową i fachową.



Szczególną troską otaczają kierowcy i mechanicy WP wspaniałe samochody radzieckie. Dzięki nim nasze jednostki uzyskały pełną sprawność bojową i techniczną — dzięki nim Ludowe Wojsko Polskie stało się w pełni zmotoryzowaną armią. Na zdjęciu: sprawdzanie silników przed wyjazdem na ćwiczenia.

Wiedzą oni dobrze, że motoryzacja wojska, wysoka gotowość bojowa jednostek samochodowych jest jednym z podstawowych czynników, które decydują o sile i sprawności nowoczesnej armii. Taką armią jest właśnie nasze Ludowe Wojsko, stojące na straży pokojowej pracy narodu polskiego.

Służba samochodowa WP jest bowiem wyposażona w najlepszy na świecie sprzęt bojowy i techniczny, posiada pełnowartościowe kadry żołnierskie, wychowane na najlepszych tradycjach i doświadczeniach Armii Radzieckiej, I i II Armii WP, ze szczególną troską szkoli młodych kierowców i mechaników wojska, tworzy nowe kadry oficerskie i podoficerskie oddane bezgranicznie naszej Ludowej Ojczyźnie.

To też w dniu 1 Maja meldujemy masom pracującym naszego kraju swą najwyższą gotowość i sprawność naszych jednostek dla zabezpieczenia pokojowego budownictwa i twórczego wysiłku narodu polskiego, który pod kierownictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej kładzie fundamenty socjalizmu w Polsce. W dniu tym uświadamiamy sobie jednocześnie przyczyny i analizujemy warunki, które pozwoliły naszej służbie na tak potężny rozwój. W dniu tym sięgamy do wspaniałych tradycji Odrodzonego Wojska Polskiego, które leżą u podstaw naszych osiągnięć.

Powstała na ziemi radzieckiej

Służba nasza, samochodowa służba WP, jakiej nigdy nie miało przedwrześniowe wojsko, powstała w Związku Radzieckim przy czynnej pomocy i poparciu Naczelnego Dowództwa bratniej Armii Radzieckiej. W mieście Riazań w oficerskiej szkole samochodwej Armii Radzieckiej szkoliły się pierwsze kadry oficerów naszej służby. Wkrótce dzięki pomocy radzieckich towarzyszy broni powstały nasze własne ośrodki szkoleniowe, które rozpoczęły regularne zaopatrywanie jednostek WP w specjalistów samochodowych.

Jednocześnie D-wo Armii Radzieckiej przekazało nam bogate wyposażenie. Otrzymaliśmy doskonałe radzieckie samochody i ciągniki, wozy specjalne dla wszelkich rodzaji broni. Uruchomione zostały bazy naprawcze, ruchome warsztaty różnego typu.

W tych warunkach uformowane zostały pierwsze większe jednostki samochodowe WP — bataliony i pułki. Dzięki bezinteresownej pomocy potężnego Związku Radzieckiego nasze jednostki posiadały juz wtedy liczniejszy park samochodowy, niż cała sanacyjna armia w 1939 roku.

Bojowy chrzest

W walkach z faszystowskim najeźdźcą na szlaku bojowym do Berlina, Drezna i Łaby wykuwała się sprawność bojowa służby samochodowej WP. Kierowca i mechanik współdziałał z żołnierzami wszystkich rodzaji broni i służb, a gdy było trzeba sam gromił wroga. Tu scementowała się wspólnie przelaną krwią wieczysta przyjaźń żołnierza polskiego i radzieckiego.

Pierwsze lata w wolnej Ojczyźnie nasza młoda służba samochodowa przeznaczyła na dalszą organizację i szkolenie. Poważne usługi oddaliśmy również na odcinku organizującego się życia gospodarczego kraju, przewożąc żywność pracującej ludności, dostarczając fabrykom maszyn i surowca.

W wolnej Ojczyźnie



O dalszym rozwoju naszej służby zadecydowały sukcesy ludu polskiego, który wziął w swe ręce losy kraju. Reforma rolna, unarodowienie podstawowych gałęzi przemysłu, rozmach produkcji przemysłowej stworzyły pomyślne warunki dla motoryzacji, a tym samym zabezpieczyły motoryzację wojska. Tu bazą techniczną stały się potężne zakłady przemysłu motoryzacyjnego, jakie uruchomiono w Planie 3-letnim. Dziś, gdy znajdujemy się w drugim roku wielkiego Planu 6-letniego nie potrzebujemy się wstydzić mówiąc o naszej motoryzacji. Produkujemy na taśmie według radzieckich metod doskonałe samochody, produkujemy ciągniki i motocykle. Rosną kadry pracowników transportu i motoryzacji w Polsce. Tym samym rośnie siła służby samochodowej WP.

W jednostkach naszych posiadamy również najnowocześniejszy radziecki sprzęt motoryzacyjny. Zabezpieczenie techniczne jakiego udziela nam w dalszym ciągu Kraj Socjalizmu — kraj o najsilniejszym przemyśle motoryzacyjnym na świecie, jest również naszą siłą i podnietą do zwiekszenia wysiłków przy konserwacji taboru samochodowego.

Wychowanie żołnierzy

Z uczuciem dumy z osiągnieć polskiej klasy robotniczej, w poczuciu wdzięczności dla Armii Radzieckiej za okazaną pomoc, z uczuciem miłości do wszystkiego co postępowe wychowuje się dziś żołnierz naszej służby na pełnowartościowego specjalistę samochodziarza. Wyrazem tego jest wzmagający się ruch przodownictwa i racjonalizatorstwa w jednostkach samochodowych. Hasło — „Świadomy żołnierz i dobry obywatel — to wzorowy kierowca i mechanik!" — realizowane jest w najszerszym zakresie. Wydatna pomoc organizacji partyjnych, ZMP-owskich, praca naszych Wydziałów Politycznych przyczynia się do tego, że wszelkie zadania stojące przed żołnierzami — samochodziarzami wykonywane są wzorowo. Wskazują na to wyniki zimowego okresu szkolenia, wskazuje Przegląd Generalny, który stał się demonstracją sprawności bojowej i technicznej naszych oddziałów.

Walka o przodownictwo

To walśnie jest przyczyną, że żołnierze młodego rocznika tak szybko opanowują trudne materiały szkoleniowe, że ambicją ich jest jak najszybciej dorównać starszym kolegom. Ale nie tylko dorównać. Potrafią oni bowiem uzyskać niejednokrotnie lepsze wyniki w żołnierskiej służbie.



Dzięki wzorowo przeprowadzanemu szkoleniu fachowemu młode kadry naszej służby szybko zdobywają cenne wiadomości z zakresu budowy i użytkowania pojazdów mechanicznych. Na zdjęciu: kursanci w jednej z jednostek samochodowych na wykładzie z budowy mechanizmów.



Kadry służby samochodowej to synowie robotników, pracujących chłopów i pracujących inteligentów. Ich ludowy patriotyzm każe im osiągać coraz wyższy poziom w wyszkoleniu bojowym, politycznym i fachowym. Na zdjęciu defilada podchorążych w Oficerskiej Szkole Samochodowej.

Przodujący kierowca

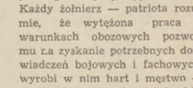


Szer. Kołacki Marian ZMP-owiec syn robotnika ze Starogardu, wyróżnia się zarówno troską o powierzony mu sprzęt jak i pracą społeczną. Bierze żywy udział w dyskusjach, pogłębiając swą wiedzę fachową i polityczną. Oficer Zieleniewicz mówi z satysfakcją, iż szer. Kołacki jest jednym z najlepszych kierowców jednostki. Zobowiązaniem szer. Kołackiego jest uzyskanie dalszych sukcesów na odcinku zwiększenia oszczędności materiałów pędnych i sprzętu, zwiększenie walki ze zużyciem ogumienia, oraz dopomagania słabszym kolegm z młodszego rocznika w zdobyciu wyszkolenia fachowego.

Dobrze wykorzystamy letnie obozy

Najbliższe zadania służby samochodowej to pełne wykorzystanie okresu letnich ćwiczeń na obozach i poligonach. Do pracy na obozach mobilizują nas już organizacje partyjne i ZMP. Każdy żołnierz — patriota rozumie, że wytężona praca w warunkach obozowych pozwoli mu na zyskanie potrzebnych doświadczeń bojowych i fachowych, wyrobi w nim hart i męstwo — tę nieodzowne cechy żołnierskie.

Każdy żołnierz — patriota pragnie swym zwiększonym wysiłkiem w okresie letnich ćwiczeń i pracą dla wzmocnienia bojowości Ludowego Wojska okazać się godnym swych braci, którzy w twórczym wysiłku rąk i mózgów wykonują Plan 6-letni i budują mocne fundamenty Ludowej Ojczyzny. W tym widzą realizację haseł Frontu Narodowego — tak prowadzą swą walkę o Pokój i Plan 6-letni.



Wzorowy oficer



Oficer Marian Kapuśniak, wychowanek Oficerskiej Szkoły Samochodowej uzyskał pierwszą lokatę jako podchorąży. Obecnie młody oficer, syn robotnika z Zagłębia Dąbrowskiego, pełni wzorowo swe obowiązki. Dzięki wiadomościom nabytym w OSS podniósł na wyższy poziom sprawozdawczość pododdziału. Na zajęciach świetlicowych prowadzi wykłady z eksploatacji i konserwacji pojazdów. Oficer Kapuśniak dobrze pojmuje walkę Frontu Narodowego o Pokój i Plan 6-letni. Na odcinku tej walki, jako oficer naszej służby, daje poważny wkład w podniesienie gotowości bojowej Ludowego wojska.

O POKÓJ I PLAN 6-CIOLETNI

NIECH ŻYJE bohaterska Klasa Robotnicza, prowadząca naród polski do socjalizmu i wielkości Ojczyzny!

Stutysięcznik PKS-u



Na wezwanie metalowców Pruszkowa przystąpili masowo nasi kierowcy do współzawodnictwa o przedłużenie norm przebiegu i zwiększenie oszczędności paliwa i ogumienia. Jednym z przodujących kierowców PKS jest Wl. Kowalewski, który już dwukrotnie uzyskał pierwsze miejsce w długofalowym oszczędzaniu materiałów pędnych oraz jako jeden z pierwszych przekroczył 100 tys. km. przebiegu bez naprawy główrej.

Nowymi sukcesami wita Święto Pierwszomajowe motoryzacja polska — transport i przemysł motoryzacyjny. Ruch współzawodnictwa na cześć Majowego Święta, zainicjowar.y przez metalowców Pruszkowa, objął również setki tysięcy pracowników motoryzacji — kierowców i mechaników przedsiębiorstw i instytucji państwowych, kierowców i mechaników Ośrodków Maszynowych, pracowników Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych, przemysłu motoryzacyjnego, produktów naftowych, ruchu kołowego i dystrybucji.

Z roku na rok, z miesiąca na miesiąc rośnie i potężnieje motoryzacja w naszym kraju. Z każdym dniem stajemy się, realizując Wielki Plan 6-letni, krajem coraz bardziej przemysłowym, krajem o silnej motoryzacji, będącej nieodzownym czynnikiem szybkiego wzrostu gospodarczego. Czyn Pierwszomajowy pracowników transportu i przemysłu motoryzacyjnego jeszcze bardziej przyspieszył osiągnięcie przez naszą gospodarkę wysokiego poziomu zmotoryzowania kraju, zmechanizowania prac rolnych, usprawnienia transportu, wzmógł produkcję naszych samochodów, ciągników i motocykli.

Na cześć 1 Maja

Zakłady Starachowickie, przodujący ośrodek przemysłowy Polski, dały w swym Czyr.ie Majowym 5 samochodów ciężarowych ponad plan. Zobowiązania indywidualne pracowników tych Zakładów wyrażają się imponującą cyfrą ponad 1 milion złotych. Zakłady w Ursusie wyprodukowały dodatkowo 5 ciągników o mocy 45 KM, obniżyły koszty własne i zmniejszyły zużycie materiałów. Również w Czyr.u Majowego motoryzacja nasza otrzymała ponad planowo kilkanaście motocykli SHL i Sokół. Budowniczowie Fabryki Samochodów osobowych na Żeraniu przyśpieszyli dla uczcenia 1 Maja swe prace i oddali do użytku szereg nowych budynków i urządzeń przed terminem.

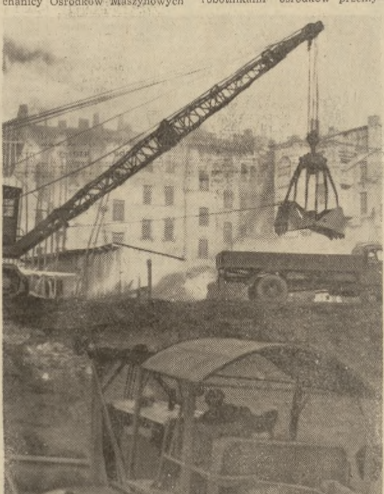
Kierowcy i mechanicy Państwowej Komunikacji Samochodowej, podejmując wezwanie załogi pruszkowskiej, uzyskali zr.aczne oszczędności materiałów pędnych i smarów, podnieśli wydajność pracy i usprawnili obsługę linii osobowych i towarowych. Za ich przykładem poszli kierowcy innych przedsiębiorstw i instytucji, przekraczając w podjętych zobowiązaniach normy przebiegu pojazdów, podnosząc na wyższy poziom konserwację sprzętu, uzyskując znaczne oszczędności.



Na cześć 1 Maja kierowcy i mechanicy Ośrodków Maszynowych na wsiach podnieśli znacznie swą wydajność pracy, zakończyli przedterminowo wiosenne prace w polu. Inni pracownicy, jak: Centrali Produktów Naftowych, Motozbytu wykonali szereg ponadplanowych robót, co przyniosło dalsze oszczędności naszej gospodarce.

Potężny rozwój

W ten sposób urasta i krzepnie silna motoryzacja w naszym kraju, a jej pracownicy na równi z górnikami, hutnikami, robotnikami ośrodków przemysłowych i rolnych bohatersko walczą we Froncie Naodowym o pokój i Plan 6-letni. Robotnik wie, że obecnie odrabiać musimy okres zbrodniczej polityki rządów sanacyjnych w Polsce przedwrześniowej, kiedy to, idąc za rozkazem międzynarodowego kapitału, nie dopuszczor.o do rozwinięcia potrzebnego w każdym kraju przemysłu motoryzacyjnego. Przed wojną w ciągu 10 lat przybyło nam zaledwie 11 tysięcy samochodów. Dziś, dzięki słusznej polityce ludowego rządu i wysiłkowi naszej klasy robotniczej, przybywać nam bedzie 37 tysięcy samochodów rocznie wyprodukowanych rękoma polskiego robotr.ika.



Pojazdy mechaniczne coraz wydatniej pomagają nam przy budowie nowych osiedli mieszkaniowych i ośrodków fabrycznych. Przyśpieszają wykonanie robót i zastępują wysiłek ludzkich mięśni. Na zdjęciu: spychacze, dźwigi i samochody przy budowie Marszałkowskiej Dzielnicy Mieszkaniowej w Warszawie.

W trosce o pełne zabezpieczenie transportu powołane zostało w roku bieżącym Ministerstwo Transportu, które specjalną opieką otoczy dalszy rozwój motoryzacji. Nowe ośrodki Centralnego Urzędu Szkolenia Zawodowego skupiają dziś najzdolniejszą młodzież robotniczą i chłopską, która zdobywa wiedzę i fach, aby zasilić kadry pracowników trar.sportu. Szkolenie po linii fachowej przeprowadza również Polski Związek Motorowy, roztaczając opiekę nad ośrodkami robotniczymi, nad postępową wsią spółdzielczą i Ośrodkami Maszynowymi. Wiele kursów i wykładów organizują same zakłady pracy, związane z motoryzacją czy mechanizacją. Szkolą się tu pod kierunkiem doświadczonych specjalistów młodzi kierowcy, a nawet starsi chętr.ie uzupełniają swe wiadomości. Młodzież mając odpowiednie warunki garnie się jak nigdy do nauki. W tym masowym ruchu szkoleniowym widzimy jeszcze jedno więcej — zapewnienie dalszego rozwoju polskiej motoryzacji.



Wśród licznych zobowiązań 1-majowych naszego przemysłu motoryzacyjnego wyróżniał się „czyn majowy" robotników Zakładów Starachowickich, którzy w ciągu ub. miesiąca wyprodukowali ponad plan 5 samochodów Star-20. Na zdjęciu: samochody STAR-20, które zeszły z taśmy montażowej.

Na wspólnej budowie

W potężnym budownictwie gospodarczym, jaki w ramach Planu 6-letniego odbywa się w naszym kraju, polska motoryzacja bierze pełr.y udział. Jednym z odcinków pracy transportu samochodwego, ciągników, spychaczy, wywrotek, i zmechanizowanych urządzeń samochodowych za — i wyładowczych jest właśnie budownictwo mieszkaniowe i przemysłowe. Dzięki uświadomieniu naszych kierowców i mechaników jednostek transportowych samochody obsługujące budowy są zawsze sprawne technicznie. Ścisłe przestrzeganie grafiku robót cechuje na gigantycznych budowlach Planu 6-letniego nie tylko zbrojarzy, murarzy, cieśli, techników czy inżynierów, ale również pracowników transportu samochodowego.

Wieś idzie z nami

Na odcinku wiejskim postępowe formy produkcji rolr.iczej mobilizują pracowników Ośrodków Maszynowych do wykonania specjalnych zadań. Kiedyś obszarnik uważał, że nie potrzebna mu maszyna czy ciągnik bo miał „tanią" siłę roboczą — małorolnego chłopa lub wyrobnika. Dziś ten sam chłop buduje r.a wszystkich odcinkach naszego życia lepszą przyszłość Ludowej Ojczyzny, a ciężką pracę na roli wykonuje silnik i nowoczesne maszyny rolnicze. W rękach młodego traktorzysty kierownica jest jego orężem w walce o nową, postępową wieś spółdzielczą. Na tym odcinku walka klasowa z kułakiem nie została jeszcze zakończor.a. Dlatego czujność, szczególna dyscyplina pracy i bezwzględne wykonanie wszelkich planów robót rolnych jest konieczne dla zabezpieczenia dalszego rozwoju wiejskiej spółdzielczości. Z zadań tych wywiązuje się wzorowo przede wszystkim młodzież ZMP-owska, która w roku bieżącym zainicjowała „siew pokoju" i przedterminowo wykonała zlecone prace.



Pełna mechanizacja i traktoryzacja wsi jest podstawą nowoczesnych form gospodarki. Nasze Ośrodki Maszynowe niosą wsi postęp techniczny i zapewniają krajowi pełne wykonanie planów produkcyjnych rolnictwa. Na zdjęciu: młodzieżowe brygady ZMP-owskie przed rozpoczęciem „siewu pokoju".

Nasza walka o pokój

Wśród wielusettysięcznej rzeszy pracowr.ików naszej motoryzacji na czołowe miejsca wysuwają się we wszystkich dziedzinach gospodarki racjonalizatorzy, kierowcy — stutysięcznicy, przodownicy pracy. Nie brak ich w Państwowej Komunikacji Samochodowej. Wielu z nich przejechało 100 tys. km bez naprawy głównej. Wielu posiada znaczne oszczędności materiałow pędnych. Kierowcy Śląskich Linii Komunikacyjnych osiągnęli nawet ponad pół miliona km. bez naprawy głównej. Racjonalizatorzy — kierowcy i mechanicy uzyskują systematycznie poważne oszczędności, dzięki zastosowaniu własnych pomysłów. W codzier.ym trudzie, w codziennej walce o plan wykuwa się najcenniejszy materiał socjalistycznej gospodarki — kadry. Walka ta niesie obniżkę kosztów własnych, likwidację marnotrawstwa, podniesienie wydajności pracy i opanowanie r.owej techniki. Walka ta jest właśnie pełnym udziałem we Froncie Narodowym, jest walką o Pokój i Plan 6-letni.

Mechanik racjonalizator



Stały rozwój techniczny, właściwa eksploatacja pojazdów mechanicznych w naszym transporcie i gospodarce narodowej zostały usprawnione dzięki pracy i osiągnięciom przodujących mechaników — warsztatowców. Ich ulepszenia racjonalizatorskie przyniosły naszemu ludowemu państwu wielomilionowe oszczędności. Oto Henryk Nowak, członek Zw. Zaw. Transportowców, który poszczycić się może poważnymi sukcesami na tym polu.

por. W. Latoszek

Zakładany OBÓZ



Okres obozów letnich to dla naszego wojska, dla jednostek samochodowych WP, kilkumiesięczny pobyt poza terenem dotychczasowego zakwaterowania i zaparkowania. Pozostawiamy w mieście wszelkie stałe urządzenia i wyposażenia koszarowego parku samochodowego, umożliwiające nam w garnizonie wzorową konserwację, obsługę techniczną, parkowanie i chronienie pojazdów mechanicznych oraz materiałów pomocniczych. Warunki, jakie posiadaliśmy w koszarach umożliwiły nam właściwą i sprawną gospodarkę sprzętem samochodowym, pozwoliły na uzyskanie pełnej gotowości naszych pojazdów.

Obecnie, gdy mamy przed sobą poważne zadania okresu letniego, a jednostki nasze znajdują się już w warunkach polowych, jednym z najważniejszych odcinków pracy będzie założenie wzorowego polowego parku samochodowego. Nie zapominajmy, że właśnie od umiejętnego i starannego urządzenia obozu i poszczególnych elementów parku polowego, od prawidłowego ich rozmieszczenia zależy zabezpieczenie naszych pojazdów — majątku Ludowej Ojczyzny — i stworzenie warunków, które pozwolą chlubnie wykonać bojowe zadania służby samochodowej w okresie letnich ćwiczeń.

Na polowy park samochodowy wybiera się teren zalesiony o możliwie twardym gruncie, płaski, a jednocześnie umożliwiający łatwy dopływ wody. Dla zachowania szybkiego i bezpiecznego wyjazdu i wjazdu samochodów do parku należy wyznakować i wytyczyć odpowiednio szerokie drogi, usunąć z nich wszelkie przeszkody (np. krzewy i większe kamienie), co umożliwi lepszą widoczność i podniesie bezpieczeństwo jazdy. Przy twardym gruncie drogi te nie zamienią się w piaszczyste, głębokie koleiny, a po ulewnych deszczach nie pokryją się błotem, w którym grzęzły by samochody.

Poszczególne elementy parku rozmieszczamy w ten sposób, aby stałe urządzenia parku polowego oraz miejsca postoju były możliwie zamaskowane, co jednak nie poiwnno utrudniać normalnej pracy obsługi technicznej i hamować ruchu pojazdów.

Obrane miejsce dla urządzenia parku polowego musi jednocześnie umożliwiać zabezpieczenie całego terenu przed niepowołanymi osobami. Jeżeli park znajduje się w lesie należy wzdłuż ogrodzenia pozostawić prześwity, dzięki którym wartownicy będą mogli obserwować teren.



Tak powinien wyglądać wzorowo urządzony polowy park samochodowy. Przyjmujemy, że teren, na którym znajduje się park jest zalesiony, co jednak ze względu na przejrzystość ilustracji nie zostało uwzględnione przez rysownika.

Parkowa stacja obsługi

Główne drogi prowadzące do parku polowego zbiegają się po frontowej stronie naszego obozu. Tu znajdują się dwie szerokie bramy — wjazdowa i wyjazdowa oraz punkt kontrolno-techniczny (KPT).

Po przekroczeniu bramy i załatwieniu formalności na KPT wjeżdżający pojazd udaje się do najważniejszej części parku samochodowego — do polowej parkowej stacji obsługi. Tu od starannego wykonania poszczególnych stanowisk zależy sprawność i przepustowość stacji obsługi techniczej. Miejsce czyszczenia samochodu, rampy i kanały mogą być wykonane sposobem gospodarczym z materiału znajdującego się w danej okolicy (np. z pni drzew). Kanały wykonane w ziemi muszą być możliwie długie i szerokie, a rampy wzmocnione.

Odpowiednie urządzenia, jak studnie, pompy czy hydranty muszą zapewnić stały dopływ czystej wody na placu mycia samochodów. Należy dbać, aby przy myciu nie tworzyły się kałuże, aby ścieki odprowadzały wodę poza obręb punktu mycia.

Dalsze stanowisko polowej stacji obsługi to punkt obsługi technicznej, którym przeprowadzać będziemy przeglądy techniczne, bieżące naprawy, smarować lub wymieniać części. Urządzenie punktu obsługi technicznej na obozie ćwiczebnym wymaga od żołnierzy, aby pracując pod kierownictwem swych bezpośrednich dowódców i przełożonych zrozumieli, jak ważną rolę odegra sprawna praca punktu technicznej obsługi w okresie ćwiczeń letnich.

W obrębie polowej stacji obsługi znajduje się warsztat napraw i polowe magazyny części, z kórych mechanicy i kierowcy korzysają w miarę przeprowadzanych prac na punkcie obsługi technicznej.

Wydzieloną częścią parku polowego będzie magazyn MPS. Również jego urządzenia, zależne w przeważającej mierze od pracy samych żołnierzy, ułatwią sprawny obieg i zwiększą przepustowość pojazdów mechanicznych w parku.

Po uzupełnieniu paliwa udają się wszystkie sprawne samochody do części zwanej „parkiem postoju". Tu każdy pojazd posiadać musi wyznaczone dla siebie miejsce, w którym oczekiwać będzie dalszych rozkazów. W parku polowym należy ściśle przestrzegać aby każdy pododdział posiadał wydzielony rejon postoju pojazdów. Z poszczególnych rejonów prowadzić muszą zapasowe bramy wyjazdowe, aby w razie alarmu cała jednostka mogła szybko wyruszyć w drogę.

Urządzając polowy park samochodowy należy pamiętać, aby obieg wozów, jaki odbywają wszystkie pojazdy wewnątrz parku (od KPT do stacji obsługi, magazynu MPS do parku postoju) był jak najkrótszy, aby jak najprędzej nasze samochody mogły znowu w pełnej gotowości bojowej i technicznej meldować się do nowych zadań. Dobra organizacja pracy w obozie, właściwe rozmieszczenie poszczególnych elementów w parku ułatwią obsługę sprzętu samochodowego i pozwolą na pełne wykonanie oczekujących nas zadań.

OD REDAKCJI. W artykule powyższym zorientowaliśmy Czytelników w pracach związanych z założeniem polowego parku samochodowego.

W następnych numerach naszego pisma opisywać będziemy, na podstawie doświadczeń przodujących żołnierzy służby samochodowej w latach ubiegłych, sposoby racjonalnego budowania poszczególnych elementów polowego parku samochodowego.

JESZCZE O MARSZU KOLUMNY

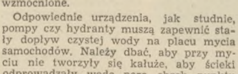
Ze względu na zbliżający się termin wyjazdu na ćwiczenia letnie, zamieszczamy poniżej kilka uwag doświadczonego kierowcy plut. S. Jakubczyka na temat jazdy samochodem w kolumie

Przede wszystkim przestrzegać należy dyscypliny marszu na co składa się: a) utrzymywanie odległości podanych przez dowódcę ,między samochodami, b) nie wyprzedzanie samochodu jadącego przed nami, c) nie wyjeżdżanie z kolumny na środek drogi w celu zobaczenia „co się dzieje przed nami", ponieważ najłatwiej wtedy zderzyć się z łącznikami motocyklistami, lub samochodem dowódcy kolumny, którego miejsce w kolumnie uzależnione jest od sytuacji bojowej, lub innymi względami.

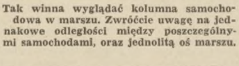
Najważniejszym momentem, od którego zależy karność i organizacja marszu, to obserwacja „sygnalizatora" z samochodu, jadącego przed nami oraz wykonywanie natychmiast rozkazów przez niego podanych.

Samochody zmuszone z tych czy innych względów do zatrzymania się zjeżdżają na bok tak, aby nie tamować marszu kolumny. Muszą być jednak natychmiast naprawiane i na najbliższym postoju wcielone do kolumny.

Bez rozkazu mogą przejeżdżać wzdłuż kolumny tylko łącznicy, gońcy, względnie organy przynoszące rozkazy lub meldunki — i o ile służba wymaga — oficerowie, oraz oddziały łączności i działa przeciwlotnicze. Te ostatnie mogą się też zatrzymywać, poza obrębem drogi, obok kolumny.



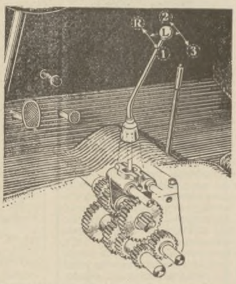
Tak winna wyglądać kolumna samochodowa w marszu. Zwróćcie uwagę na jednakowe odległości między poszczególnymi samochodami, oraz jednolitą oś marszu.



Tak jechać nie należy! Nierównomierne odstępy między poszczególnymi samochodami, chęć wyprzedzenia, powodują „zakorkowanie" drogi. Samochód który wyjechał z kolumny ne może do niej wrócić ponieważ stmochód jadący za nim zajął jego miejsce.

ŻOŁNIERZE LINIOWI POZNAJĄ SAMOCHÓD

Drugim zespołem przenoszącym napęd z wału korbowego silnika na koła samochodu jest skrzynia biegów, umocowana przeważnie bezpośrednio do obudowy sprzęgła. Konieczność stosowania jej wynika z tego, ze silnik samochodowy pozwala na pobieranie dużej mocy na stosunkowo wązkim paśmie swych obrotów. Znaczy to, że moc silnika nie wzrasta proporcjonalnie do jego obrotów, tylko zapas tej mocy jest duży jedynie na pewnych obrotach mniej więcej ponad 1/2 maksymalnych obrotów. Przed tym zakresem moc jest mała. Sytuacja taka zmusza nas do korzystania ciągle z tych „najmocniejszych" obrotów. Aby więc ruszyć z miejsca, jechać pod górę, pokonywać sypki piach, lub wjechać tylem do garażu pod górę musimy mieć możność jechać raz szybciej raz wolniej przy tych samych obrotach.



Tak więc w momencie, gdy chcemy ruszyć z miejsca posłużymy się sprzęgłem, ale i dobierzemy taką przekładnię aby koła obracały się możliwie wolno, a silnik szybko celem otrzymania dużej mocy zdolnej do popchnięcia samochodu z miejsca. Jadąc już na dobrej drodze, prostej i płaskiej staramy się dobrać takę przekładnię, aby jechać szybko i „nie przemęczać silnika, utrzymując go na ekonomicznych obrotach (od 1/2 do 3/4 maksymalnych).

Przyrządem pozwalającym na tego rodzaju zmiany przełożenia podczas jazdy, jest skrzynia biegów. Składa się ona z obudowy i szeregu kół zębatych, zazębianych przez przesuwanie lewarka zmiany biegów przez kierowcę. Skrzynia jest napełniona olejem przekładniowym do pewnego ustalonego dla danej skrzyni poziomu. Rozróżniamy parę rodzaju skrzyni biegów, zależnie od ich konstrukcji, jednakże dla naszych potrzeb wystarczy całkowicie, gdy będziemy wiedzieli, że istnieją trzy skrzynie, cztero i pięciobiegowe zaopatrzone zawsze w dodatkowy bieg tylny. Załączony rysunek przedstawia nam najprostrzą trzybiegową skrzynię przekładniową.

sierż. Pawlak

PATROL MOTOCYKLISTÓW W TERENIE

Sprawne działanie patrolu motocyklistów polega przede wszystkim na wszechstronnym wyszkoleniu motocyklisty. Żołnierz motocyklista wchodzący w skład patrolu powinien łączyć w sobie cechy: dobrego zwiadowcy, umieć orientować się w terenie według mapy, świetnie znać swój motocykl i być dobrym strzelcem. Wszystkie te cechy połączone razem oraz dokładna znajomość taktyki tak piechoty jak i wojsk samochodowych dadzą nam postać wzorowego zwiadowcy motocyklisty, który częstokroć zdany na samodzielność, będzie musiał wywiązać się z nałożonego nań zadania.

Patrol motocyklistów, o którym mowa to oddział przeznaczony do dyspozycji dowódcy kolumny samochodowej. Będzie on miał za zadanie: zebezpieczenie kolumny samochdowej w marszu, lub w czasie postoju. — Zapewne dowódcy kolumny swobodę działania przez danie mu odpowiedniego czasu i przestrzeni dla wydawania rozkazów oraz wprowadzenia ich w czyn (np. zjechanie samochodów w ukrycie, zamaskowanie ich, okopanie itp).

Następnym zadaniem patrolu to odrzucenie słabszych oddziałów nieprzyjacielskich, usiłujących zaatakować kolumnę, lub też powstrzymanie ich do chwili nadejścia oddziałów głównych osłaniających kolumnę.

Na zwiady ubezpieczające wysyła się zazwyczaj trzy patrole: jeden po linii marszu, na 6 — 8 km przed kolumną jako patrol przedni, dwa pozostałe wysyła się w miarę potrzeby na prawo i lewo. Bezpośrednim zadaniem patroli składających się z 8 — 10 motocykli, to rozpoznanie ku przodowi drogi marszu i jej bezpośrednich okolic. Ilość motocykli w patrolu będzie zależała również od terenu i trudności zadania postawionego przed patrolem.

Dowódca patrolu, którym jest podoficer po otrzymaniu zadania zapoznaje z nim żołnierzy wchodzących w skład patrolu, dając wskazówki o drogach, których należy się ściśle trzymać. Patrol porusza się teraz, kolejnymi skokami z jednej wyniosłości na drugą, lub z zakrętu na zakręt, przejeżdżając szybko przestrzenie otwarte i zatrzymując się dla obserwacji, gdy jest zasłonięty od przeciwnika.

Po zbliżeniu się do wsi albo lasku dowódca patrolu, po uprzednim zatrzymaniu oddziału, wysyła kilku motocyklistów, którzy przejeżdżają przez środek wsi, podczas gdy inni objeżdżają wieś po bokach. Uprzedzony przez zwiad, że przejście wolne, szybko udaje się do wylotu zewnętrznego. Dowódca nigdy nie powinien stracić z oczu motocyklistów.

Żonłierze strzelają tylko wtedy gdy nie mogą ostrzec swego dowódcy w inny sposób. W razie zetknięcia się z nieprzyjacielem nie wolno zapominać o swym motocyklu i starannie ukryć go i zamaskować, tak aby nie mógł być unieruchomiony przez nieprzyjacielskie pociski.

Spotkawszy oddział nieprzyjacielski, patrol zatrzymuje się zajmując stanowisko bojowe, postępując wg. wskazówek dowódcy. Równocześnie z zatrzymaniem patrolu dowódca jego musi zameldować dowódcy kolumny o przyczynie zatrzymania się.

Podczas marszu kolumny samochodowej w ciemności lub mgle, obowiązuje ścisła odległość patrolu od kolumny. Wzgórza i teren falisty powodują jednak pewne zmiany ubezpieczenia, jak również wąskie doliny, w których brak jest innych dróg i nie można wystawić bocznych patroli. Często więc ubezpieczenie kolumny w marszu stanowi jedynie wydzielona straż przednia.

mjr. inż. Witkowski

prowadzenie ciągnika



Już wielokrotnie pisaliśmy na łamach „Za Kierownicą“ o przepisowym prowadzeniu samochodów. Natomiast pominęliśmy sprawę właściwego kierowania ciągnikami gąsienicowymi. Poniższy artykuł przeznaczony dla kierowców ciągników będzie więc pożytecznym uzupełnieniem ich wiadomości. Zainteresuje on bezwątpienia również kierowców innych pojazdów, którzy artykuł ten traktować winni jako uzupełnienie swych wiadomości fachowych.

Zmiana kierunku jazdy ciągnika gąsienicowego, odbywa się zupełnie w inny sposób niż ciągników kołowych. W związku z tym, że ciągniki gąsienicowe mają dwie równolegle ułożone taśmy, składające się z nawiasowo połączonych ogniw i stanowią sztywną całość w kierunku poprzecznym. Skręcanie ciągnika odbywa się więc przez nadawanie gąsienicom odpowiednio różnych szybkości. Gąsienicę przesuwającą się przy skręcaniu z większą szybkością, nazywamy „zabiegającą“, zaś drugą mającą mniejszą szybkość — „pozostającą“.

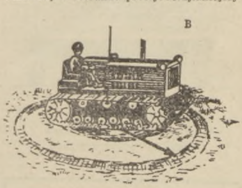
Skręt odbywa się zawsze w stronę pozostającej gąsienicy. Odległość od środka zakrętu do środka gąsienicy nazywa się promieniem skrętu ciągnika. Przy włączeniu gąsienic w jedną stronę ciągnik zakręca tym gwałtowniej im mniejsza będzie szybkość pozostającej gąsienicy, w porównaniu z szybkością zabiegającej.

Najmniejszy możliwy dla gąsienicowego ciągnika promień skrętu będzie przy przesuwaniu się gąsienic w różne strony z jednakową szybkością. Środek skrętu w tym wypadku znajduje się w połowie odległości gąsienic, zaś promień skrętu jest równy połowie odległości do środków gąsienic. (rys. A).



W wypadku kiedy gąsienica pozostająca jest nieruchoma, promień skrętu jest równy szerokości B (rys. B), natomiast przy przesuwaniu się gąsienic w jedną stronę z różnymi szybkościami, promień skrętu jest większy od rozstawu gąsienic. (rys. C).

Przy poruszaniu się gąsienic w jedną stronę z jednakową szybkością ciągnik porusza się w kierunku prostym. Najmniejszy

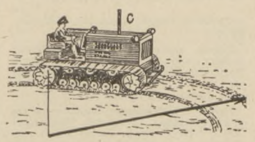


promień skrętu zależy od układu mechanizmu prowadzenia. W przeważającej większości nowoczesnych ciągników najmniejszy promień skrętu równy jest rozstawowi gąsienic.

MECHANIZMY KIEROWNICZE

Mechanizmy prowadzenia ciągników gąsienicowych można podzielić na dwie zasadnicze grupy.

Do pierwszej grupy należą mechanizmy, w których zmiana szybkości gąsienic jest ze sobą ściśle związana; mechanizmy te nazywają się różnicowymi. W mechaniz-



mach takich zmniejszenie szybkości pozostające gąsienicy, wywołuje zwiększenie szybkości gąsienicy zabiegającej. Do drugiej grupy zalicza się mechanizmy, w których zmiana szybkości jednej gąsienicy, nie wywołuje zmiany szybkości drugiej; nazywamy je niezależnymi.

Do nich zalicza się: boczne sprzęgła, mechanizmy planetarne, oraz boczne skrzynki biegów (z obydwóch boków po jednej). Użytkowane przez nas doskonałe ciągniki gąsienicowe produkcji radzieckiej mają sprzęgła boczne.

JAK POSŁUGIWAĆ SIĘ MECHANIZMAMI.

Przy skręcaniu takiego ciągnika należy wyłączyć sprzęgło boczne, przesuwając dźwignię na tej stronie, w której ma się odbyć skręt. W wypadku konieczności wykonania ostrego skrętu należy nacisnąć na pedał hamulca od strony pozostającej gąsienicy (ciągnik S-80), względnie zahamować za pomocą dźwigni wyłączającej sprzęgło (ciągnik Ja-12).

Dźwignie sterujące winno włączać się „płynnie“ tak, aby skręcanie odbywało się bez zrywów. Przed ukończeniem zakrętu należy zluźnić hamulec, a następnie szybko i płynnie odsunąć dźwignię sterującą.

Przy jeździe ciągnika z działem r.ie należy brać ostrych zakrętów. W wypadku konieczności skręcenia na małym promieniu należy przejść na niższą przekładnię (pierwszą lub drugą) i na małej szybkości rozpocząć skręcanie, stopniowo zwiększając obroty silnika. Jeśli w czasie skręcania pozostająca gąsienica ciągnika zbliży się do zaczepy na odległość 0,5 m., należy na chwilę przejść na kierunek prosty, a następnie wolno zakręcać.

10 ZASAD JAZDY TERENOWEJ

Nie wszystkie samochody użytkowane przez nas są przystosowane przez wytwórnie do jazdy w terenie, jaka oczekuje nas niejednokrotnie w okresie letnich ćwiczeń. To też dużą pomocą przy pokonywaniu ewentualnych trudności terenowych będzie sama metoda jazdy. Najważniejsze zasady jazdy w terenie podajemy poniżej.

1. Jechać należy raczej wolno na zgóry dobranej niższej przekładni, niż ryzvkować wjazd z dużą szybkością, który albo odbije się szkodliwie na podwoziu samochodu, albo zmusi nas w rezultacie spadku szybkości do zmiany biegów, a grozić więc będzie zatrzymaniem się (szczególnie niebezpieczne w sypkim piachu.)

2. Przy dość twardej nawierzchni terenu (sucha glina lub ujeżdżona ziemia) nie jechać koleinami, gdyż łatwo uszkodzić ogumienie o boki kolein, oraz „zawiesić się“ spodem samochodu na garbie pomiędzy koleinami.

3. W terenie trawiastym, pokrytym mchem, wysoką trawą lub krzakami zachować specjalną ostrożność jazdy, ze względu na możliwość istnienia niewidocznych wyrw, dołów lub pni ściętych drzew.

4. Pokonywanie traktów piaszczystych, z widocznością 100 lub więcej metrów, przedsiębrać śmiało i zdecydowanie, wykorzystując istniejące koleiny, gdyż w nich



opory toczenia są znacznie mniejsze. Nieużywać kolein jeżeli są głębokie i grożą zawadzeniem o piach zawieszeniem przodu lub mostem tylnym.

5. Zjeżdżając ze stoku czy to w piachu czy po trawie, jechać zawsze prostopadle nigdy nie skośnie... Przy nawet niezbyt obciążonym samochodzie ciężarowym możliwość przewrócenia samochodu na bok jest dość znaczna i przychodząca nagle, przy lada niewidocznym nachyleniu powierzchni stoku.

6. Unikać za wszelką cenę powolnego forsowania pagórków.

Pamiętać, że jedynie ze znacznym rozpędem, po prostej linii, to znaczy bez skręcar.ia kół przednich o nawet nieznaczny kąt, możemy wjechać na piaszczysty pagórek lub trawiaste zbocze.

7. W terenie podmokłym i bagiennym, którego należy się wystrzegać, starać się wybierać miejsca porosłe trawą, wystające powyżej ogólnej powierzchni terenu szlamowatego. Raczej lepiej jest nadłożyć drogi niż ryzykować jazdę przez niepewny i zdradliwy teren bagienny.

8. Nie wjeżdżać w terenie w kałuże o znacznych wymiarach gdyż oprócz niespodziewanego wpadnięcia w pokrytą wodą jamę lub rów, możemy uszkodzić podwozie lub ogumienie, uderzając o kamień lub jakieś żelazo pręty lub wjeżdżając w drut kolczasty.

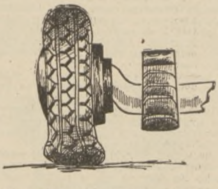
9. Nie ładować samochodu do przewidvwanej jazdy terenowej powyżej 2/3 jego normalnej ładowności, oraz starać się umieszczać ładunek możliwie płasko i nisko na całej powierzchni skrzyni.

10. Zabierać zawsze przybory pomocnicze do jazdy terenowej, jak worki lub maty, deski lub najlepiej z poprzecznych klocków wiązanych linką lub drutem „chodniczki“ do podłożenia pod grzęznące koła samochodu. Konieczny jest również oskard, łopata i siekiera.

DBAMY O OGUMIENIE

Nadchodzące obozy letnie, stawiają przed służbą samochodową zadanie ciągłości pracy taboru samochodowego. W związku z tym konieczna jest największa dbałość o stan techniczny sprzętu, a w szczególności o ogumienie. Pamiętać musimy, że właściwe użytkowanie i stosowanie się do przepisów obsługi ogumienia przedłuża jego żywotność i zmniejsza ilość postojów w drodze, powstałych na skutek uszkodzenia dętek i opon.

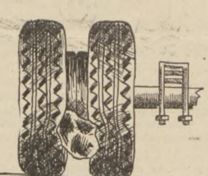
Pamiętamjmy, że ogumienie niszczy się przez...



Nieprzestrzeganie przepisowych norm ciśnienia i przekraczanie dozwolonego obciążenia opony. Jazda na słabo napompowanych oponach, jak również na przeciążonych, tak samo wływa niszcząco na stan osnowy, jak i nadmierne napompowana guma. Rezultatem tego jest stopniowe rwanie się warstw osnowy.

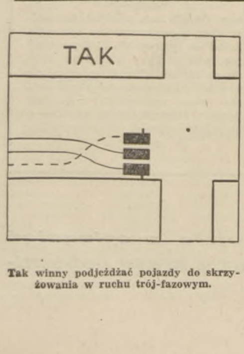
Nieutrzymywanie samochodu w stanie sprawności technicznej. Odnosi się to w szczególności do odpowiedniej zbieżności kół oraz dobrego stanu hamulców, nie powodujących nieoczekiwanego „blokowania“, jak również do utrzymywania normalnego luzu w kierownicy.

Nieumiejętną jazdą, pełną niepotrzebnych, prawdziwie wyścigowych zrywów, zakrętów i hamowań. Dotyczy to również brutalnego podjeżdżania do krawężnika, gdzie przeważnie ulega uszkodzeniu najcieńsza i najdelikatniejsza warstwa gumy, na boku opony. Dodać tu trzeba, ż e jazda po szynach tramwajowych szczególnie w zakrętach i na rozjazdach szyn prowadzi do przecinania bieżnika.

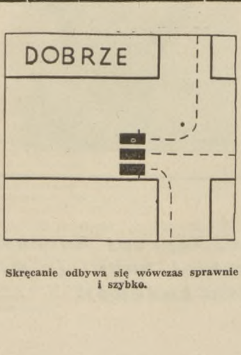


Nieprawidłowe stosowanie łańcuchów przeciwślizgowych to znaczy przez stosowanie nieodpowiednich wymiarów dla danej opony, przez niewłaściwe ich umocowanie na kole, bądź wreszcie przez jazdę na łańcuchach po twardej kamiennej lub betonowej nawierzchni. W momencie ugrzęźnięcia w błocie można założyć prowizorycznie dwa lub trzy łańcuchy w poprzek opony na jej bieżniku, ale zaraz po wyjechaniu z grząskiego miejsca należy je zdjąć.

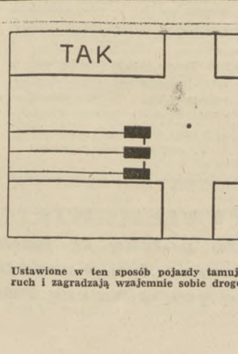
Niedbałą obsługę ogumienia przed wyjazdem i po powrocie do garażu, a więc przez tolerowanie nieprawidłowego założenia opony na obręcz, dopuszczanie do różnych wymiarów lub stopnia zużycia kół bliźr.iaczych przez nieusuwanie z pomiędzy nich kamieni, które się tam podczas jazdy dostały, wreszcie przez lekceważenie szkodliwego działania oleju i paliwa na stan ogumienia.



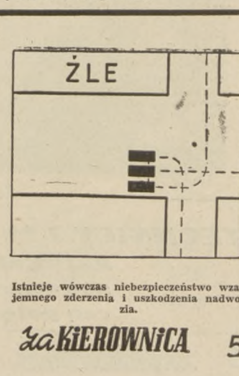
Tak winny podjeżdżać pojazdy do skrzyżowania w ruchu trój-fazowym.



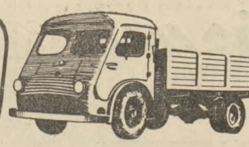
Skręcanie odbywa się wówczas sprawnie i szybko.



Ustawione w ten sposób pojazdy tamują ruch i zagradzają wzajemnie sobie drogę.



Istnieje wówczas niebezpieczeństwo wzajemnego zderzenia i uszkodzenia nadwozia.

STAR 20  chluba naszej produkcji

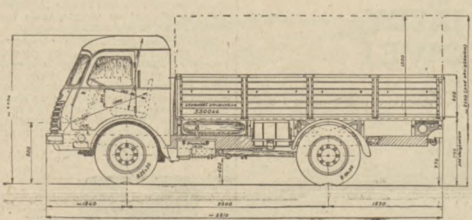
Doceniając w pełni znaczenie motoryzacji dla odbudowy i rozbudowy gospodarki naszego kraju, Rząd Ludowy wkrótce po wyzwoleniu przystąpił do uruchomienia własnej wytwórni samochodów. W ramach realizacji śmiało nakreślonych planów uprzemysłowienia kraju, które stanowią jeden z głównych czynników społecznej i gospodarczej przebudowy kraju, Zakłady Starachowickie rozpoczęły przed dwoma laty produkcję ciężarowych samochodów Star-20. Od chwili tej nasz młody przemysł motoryzacyjny, wzorując się na znakomitej organizacji i technice radzieckiej kroczy wielkimi krokami naprzód.

W początkach kwietnia b. r. Zakłady Starachowickie uruchomiły po raz pierwszy w polskim przemyśle maszynowym taśmę montażową samochodów ciężarowy Star-20. Postęp techniczny realizowany w Zakładach Starachowickich jest żywym dowodem zmian, jakie nieustannie dokonywują się w przemyśle Polski Ludowej. Przy pełnym rozwinięciu systemu taśmowego Zakłady będą wypuszczały, zgodnie z założeniami Planu 6-letniego co 15 minut nowy samochód.

Rozwijający się coraz bardziej polski przemysł motoryzacyjny nakłada na kierowców, mechaników i cały personel obsługujący nasze samochody Star-20 wielki społeczny obowiązek zachowania tego drogiego sprzętu w jak najdłuższej sprawności technicznej.

Samochód Star-20, dzięki swej nowoczesnej konstrukcji posiada cały szereg zalet stawiających go w rzędzie nowoczesnych samochodów europejskich.

Wykonany całkowicie w kraju samochód Star-20 wyposażony jest w sześciocylindrowy, jednorzędowy, górnozaworowy silnik typu S-42 zapłonem bateryjnym. Tuleje cylindrowe wykonane z żeliwa utwardzonego są wymienne. Typ tulej — mokry. Średnica cylindra 92 mm. Skok tłoka 105 mm. Moc silnika 85 KM przy 2800 obr/min. Maksymalny moment obrotowy 27 kgm przy 1700 obr/min.



„Star-20" widok z boku

Tłoki wykonane są ze stopu aluminiowego. Korbowody kute o przekroju dwuteowym. Wał karbowy stalowy, kuty, osadzony jest w czterech łożyskach. W przedniej części wału głównego osadzony jest tłumik drgań skrętnych, dociśnięty sprężyną, który służy jednocześnie jako kółko pędne pompki wodnej, wietrznika oraz prądnicy. Głowica żeliwna z wstawianymi gniazdami dla zaworów wydechowych

Wał rozrządczy osadzony w czterech łożyskach bronzowych, napędzany jest za pomocą pary kół zębatych o zębach skośnych.

Górny rozrząd zaworowy sterowany jest przez dźwignię za pośrednictwem popychaczy. Silnik smarowany jest pod ciśnieniem.

Doceniając znaczenie filtracji oleju dla długotrwałości pracy silnika konstrukorzy Star-20 zastosowali podwójną fitrację oleju: wstępną (z samoczynnym czyszczeniem płytek filtra) i dokładną. Silnik jest chłodzony wodą. Temperatura wody i intensywność chłodzenia regulowana jest termostatem przykręconym od czoła do głowicy. Układ zasilania zaopatrzony w gaźnik solex 40R-AJP. Instalacja elektryczna 12V. Świece 14 mm.

Napęd jest przenoszony przez sprzęgło jednotarczowe, suche, typu półodśrodkowego. Skrzynka biegów posiada cztery biegi do przodu i jeden do tyłu. Oryginalne rozwiązanie bocznego sterowania skrzynki biegów zmniejsza jej wysokość. Również oryginalnym rozwiązaniem jest płytkowe ryglowanie biegów, przymocowane do pokrywy.

Przesunięcie kabiny kierowcy do przodu i nasunięcie jej na silnik, zapewniające doskonałą zwrotność samochodu i duże pole widzenia kierowcy, spowodowało konieczność przesunięcia dźwigni zmiany biegów do przodu. Bieg trzeci i czwarty są cichobieżne o kołach z zębami skośnymi. Włączanie tych biegów odbywa się za pośrednictwem przesuwanego sprzęgiełka kłowego.

Wał pędny wykonany z rur bez szwu zwężany na końcach posiada dwa przeguby krzyżakowe z łożyskami igłowymi.

Pochwa tylnego mostu, pokrywa koła atakującego oraz obudowa mechanizmu różnicowego wykonane są ze stali lanej. Przekładnię główną stanowią zębate koła stożkowe o zębach spiralnych, o stosunku 8:49.

Półosie całkowicie odciążone. Piasty stalowe lane na łożyskach stożkowych. Mechanizm kierowniczy posiada przekładnię, składającą się ze ślimaka globoidalnego i podwójnej rolki.

Hamulce hydrauliczne wspomagane są przez próżniowy mechanizm pomocniczy „servo". Oryginalnym rozwiązaniem mechanizmu pomocniczego jest zastosowanie układu podciśnieniowego, podczas gdy niemal wszystkie konstrukcje stosują układ nadciśniowy. Dzięki takiemu rozwiązaniu zbyteczną się staje sprężarka. Szczęki hamulcowe, regulowane mimośrodowymi sworzniami.

Hamulec ręczny, mechaniczny, działa na bębny hamulcowe tylnych kół.

Rama samochodu sztywna z rurowymi poprzeczkami, spawana. Zawieszenie na resorach piórowych półeliptycznych. Kabina kierowcy stalowa, nasunięta na silnik. Silnik przykryty oblachowaniem, wyłożonym od wewnątrz masą izolacyjną.

Platforma drewniana na stalowych wspornikach. Zbiornik paliwa 100 l umieszczony jest z prawej strony podwozia. Akumulator 12V/105 Ah osadzony w skrzynce, przymocowany z boku ramy na lewej podłużnicy.

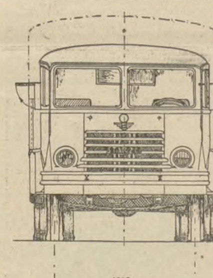
Samochód Star-20 odznacza się przy tym doskonałymi zdolnościami trakcyjnymi. Nadmiary sił pociągowych pozwalają na pokonywanie dość znacznych wzniesień na I-szym biegu. Dzięki tym nadmiarom samochód posiada znaczny zryw i zdolność szybkiego rozpędu.

Przesunięcie kabiny kierowcy do przodu, a tym samym i skrzyni ładunkowej spowodowało korzystniejsze ułożenie ciężaru na przednią i tylną oś. Dzięki takiemu rozwiązaniu znacznie zmniejszono rozstaw osi i wykonano lżejszą ramę, co przyniosło poważne oszczędności materiałowe i lepsze wykorzystanie mocy silnika. Duży prześwit i znaczne zwrotność samochodu czyni go niezwykle wygodnym w naszych warunkach drogowych zarówno w mieście, jak i na wsi.

Skonstruowanie i produkcja tak nowoczesnego samochodu przez bardzo młody polski przemysł motoryzacyjny mogła nastąpić jedynie w ustroju, w którym postęp techniczny i osiągnięcie produkcyjne są wynikiem zbiorowego wysiłku twórczego robotników, techników i inżynierów, wynikiem racjonalizacji i nowatorstwa oraz stałego podwyższania poziomu technicznego pracowników.

STAR-20.
DANE TECHNICZNE SAMOCHODU

Ładowność	3.500 kg
Największy dopuszczalny ciężar właściwy w ład.	7.250 kg
Rozstaw osi	3000 mm
Rozstaw kół przednich	1600 mm
Najmniejszy promień	6,0 mm
Prześwit poprzeczny	250 mm
Wymiary gabarytowe:	
długość	5920 mm
szerokość	2200 mm
wysokość	2200 mm
Wymiary przestrzeni ładunkowej	
długość	3900
szerokość	2100
wysokość	600
Pojemność skokowa silnika	4,100 l.
Stopień sprężania	6,2
Ciężar silnika	350 kg
Pojemność miski olejowej silnika	7,0 l.
Przełożenia skrzynki biegów	
I bieg	6,40
II „	3,24
III „	1,80
IV „	1,0
Pojemność skrzynki biegów	4,0 l.
Przełożenie przekładni głównej	6,13
Przełożenie przekładni kierowniczej	18
Wymiary ogumienia	8,25 x 20
Ciśnienie par	4,8 km/cm



„Star-20" widok z przodu

KIEROWCY WP DBAJĄ O SAMOCHODY I SPRZĘT



Wstępując do wojska szer. Osiecki Tomasz, syn chłopa średniorolnego, nie posiadał wiadomości fachowych. Zdobył je na kursie samochodowym naszej służby i dziś mimo, że jest kierowcą młodym, ma już za sobą osiągnięcia w dziedzinie oszczędności materiałów pędnych

Szer. Tomasz Osiecki dba wzorowo o sprzęt samochodowy wyprodukowany przez przodujące Zakłady Starachowickie, wywiązuje się z zadań nałożonych przez dowództwo i przyczynia się do realizacji Planu 6-letniego.



W jednostce oficera Młynarczyka na wyróżnienie zasługuje szer. Czernik Eugeniusz, który w czasie krótkiego pobytu w wojsku może poszczycić się osiągnięciami w eksploatacji sprzętu, wyprodukowanego rękoma polskich robotników.

Szer. Czernik daje przykład, jak należy dbać o powierzony mu samochód. Jeździ on „Starem-20", „którym żyje" jak twierdzi oficer Młynarczyk. Wierzymy, że szer. Czernik, w miarę nabywania doświadczeń fachowych uzyska dalsze oszczędności materiałów pędnych, przyczyniając się tym samym do przedterminowego wykonania Planu 6-letniego.

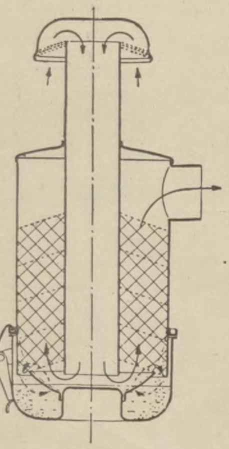
TECHNICY I INŻYNIEROWIE!

Rozwijajcie polską technikę, szerzej korzystajcie z osiągnięć nowoczesnej techniki radzieckiej, budujcie wraz z klasą robotniczą potęgę gospodarczą Polski Ludowej!

Przygotowujemy się do pracy
w warunkach polowych

PRAKTYCZNA OBSŁUGA GAZNIKA I FILTRU

Przed rozpoczęciem jakiejkolwiek czynności obsługowej czy remontowej przy samochodzie w polu, powinniśmy ustalić dokałdnie i zlokalizować uszkodzenie, aby w tych dość trudnych warunkach nie tracić napróżno czasu i energii na szukanie niedomagania tam gdzie go nie ma. Musimy pamiętać również, że umieszczenie pojazdów w zacisznym miejscu, nie na słońcu i wietrze, ale w odpowiednim zabezpieczeniu od kurzu i piasku jest jednym z ważniejszych warunków przeprowadzenia racjonalnej obsługi czy też naprawy.



Filtry powietrza stosowane w ciągnikach artyleryjskich, wymagają również często odejmowania dolnego osadnika, gdzie zbierają się cząstki kurzu. Środkowa część wypełniona elementem filtrującym musi być przemywana benzyną lub naftą oraz nasycana olejem

Wiemy bowiem doskonale, że ziarenka krzemu znajdujące się nawet w niewidocznej dla oka ilości dostają się w postaci kurzu do poszczególnych elementów silnika i rozpoczynają tam niszczycielską działalność:

Tak więc, jak i podczas eksploatacji letniej, szczelność połączeń i odpowiednie zabezpieczenie przed kurzem jest jednym z punktów należytej opieki nad sprzętem, tak samo i podczas pracy przy samochodzie musimy ustawić go w miejscu wolnym od kurzu.

Dociekając przyczyny jakiegolwiek uszkodzenia lub zmiany w gaźniku, musimy pamiętać, że przyrząd ten jest nie tylko sercem silnika ale i jedną z głównych dróg przez które, do wnętrza silnika dostają się cząstki krzemu, dlatego też powinien on być otoczony wraz z filtrem powietrza szczególną troską i opieką kierowcy w okresie letnim.

Celem ułatwienia wyszukania powodów zmian w karburacji, podajemy schematyczny rysunek najprostszego gaźnika, na którym strzałkami wskazane są miejsca najczęstszych mechanicznych uszkodzeń

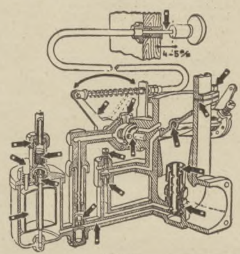
Trzeba wiedzieć że z biegiem czasu działanie gaźnika i stosunek mieszanki ulegają pewnym zmianom i zaburzeniom.

Stwierdzenie czy ustawienie gaźnika jest zgodne z przepisami fabrycznymi jest dość trudne i wymaga specjalnych przyrządów. Dlatego też należy unikać regulowania składu mieszanki np. na barwę gazów spalinowych, a zgodzić się z tym, że w przeważającej ilości wypadków wszystkie zmiany korburacji są spowodowane przez mechaniczne uszkodzenia.

Do nich zaliczyć możemy: zanieczyszczanie filtru powietrza wzrastające w miarę jazdy w kurzu, zanieczyszczenia zaworu wlotowego w komorze pływakowej wskutek stosowania nieczystego paliwa, zatkanie otworów wolnych obrotów przez kurz i brud oblepiający gaźnik w samochodzie niedbałego kierowcy, zatkanie przelotu rozruchowego lub otworu powietrza hamującego dla rozpylacza głównego, wreszcie obluźnienie urządzenia rozruchowego, powodujące samoczynne współpracowanie tego urządzenia przy noramlnej pracy silnika, wybicie igły pływaka, nieszczelność i jego przemieszczanie, zacięcie przycisku do przelewania, wyrobienie ośki przepustnicy, wybicie prowadzenia igły itp.

Do przyczyn powodujących zmiany w układzie zasilającym zaliczyliśmy na pierwszym miejscu zanieczyszczenie filtra powietrza. Pomimo iż każdy nowoczesny samochód posiada tzw. mokry filtr powietrza to wymaga on niemniejszej obsługi niż dawniej stosowane filtry suche.

W zależności więc od stanu dróg po których jedziemy i od ilości kurzu czyhającego na nasz silnik, powinniśmy zdejmować filtr, wylewać zabrudzony olej, przemyć i napełnić świeżym, lecz nigdy nie więcej niż wskazuje fabryczny znak. Jeżeli w ciągu kontroli filtra zauważymy, że poziom oleju podniósł się, będzie to świadczyć niezbicie, że spora ilość kurzu osiadła na dnie zibornika. Równocześnie kontrolując filtr i gaźnik zwracać musimy szczególną uwagę na stan ich wspólnego połączenia, gdyż dobrze utrzymywany filtr, traci swe znaczenie do pewnego stopnia, gdy gaźnik zasyca powietrze poza nim.



Strzałki wskazują miejsca mechanicznych uszkodzeń gaźnika.

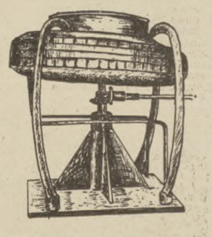
Kierowca **RACJONALIZATOR**

NOWY PRZYRZĄD DO ZDEJMOWANIA OPON

Każdy kierowca wie, jak ciężko jest niekiedy zdjąć oponę z obręczy koła.

Dla ułatwienia tej pracy w Związku Radzieckim stosuje się specjalny przyrząd uwidoczniony na rysunku.

Do masywnej płyty przyspawany jest wspornik, do którego wchodzi prawogwintowa śruba o średn. 50 mm, zaopatrzona w koło wzębione z pokrętką. Do



tej śruby wkręcona jest druga lewogwintowa śruba o śred. 35 mm.

Łeb śruby swobodnie obraca się w miseczce okrągłej pórki oporowej, na którą kładzie się koło. Sztywną oporę tworzą cztery uchwyty, których górne końce nakłada się na zabezpieczający pierścień opony. Podstawy przyspawane do przyrządu, zabezpieczają oponę do spadania na ziemię.

Wysokość przyrządu w niesionym położeniu wynosi 850 mm, a w opuszczonym — 450 mm.

Oponę zdejmuje się z tarczy w następujący sposób.

Koło kładzie się na okrągłą pórkę oporową, a na pierścień zabezpieczający nakłada się uchwyty. Przy podkręcaniu pokrętką koła wzębinoego pórka oporowa unosi się i naciska na tarczę koła. Sztywna opora, wytworzona przez uchwyty, utrzymuje oponę, a tarcza koła stopniowo wysuwa się z opony.

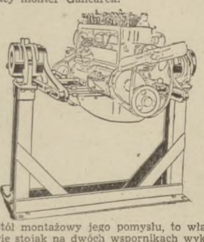
Przyrząd ten nie niszczy opony i tarczy koła przy zdejmowaniu.

STÓŁ MONTAŻOWY DO SILNIKÓW

W dobie racjonalizacji, dążenia do oszczędzania czasu i zwiększenia wydajności pracy samochodziarzy-warsztatowców nie pozostają w tyle.

Dowodem tego jest nadesłana korespondencja z jednostki oficera Kalinowskiego, gdzie najzdolniejszy mechanik pododdziału kpr. Gancarek Paweł skonstruował ruchomy stół montażowy.

Wiemy wszyscy jak wiele kłopotów i trudu kosztuje nas „przewracanie" ciężkiego silnika samochodu ciężarowego na stole podczas montażu, jak niewygodnie jest dojść w każde miejsce gdy ręka z kluczem nie mieści się, a wreszcie w jak wielu wypadkach składamy poszczególne zespoły silnika w pozycji całkowicie nienaturalnej, bokiem lub nawet „do góry nogami". Niedomagań tych nie ma już w pracy monter Gancarek.



Stół montażowy jego pomysłu, to właściwie stojak na dwóch wspornikach wykonanych z żelaza o frofilu „c", zaopatrzony w górnej części w rozsuwaną na potrzebną szerokość ramę. Zawieszenie ramy spoczywa na dwóch łapach ułożyskowanych w dużych panewkach. Obudowa panewek posiada w górze po dwa otwory, a sworzenie łap znajdujące się wewnątrz panewek, po kilkanaście otworów tej samej średnicy nawierconych na głebokość 10 — 15 mm na obwodzie, celem zabezpieczenia stalowymi przetykami dowolnego pochylenia montowanego silnika.

Konstrukcja naprawdę prosta i do wykonania całkowicie w każdym warsztacie posiadającym tokarkę, wiertarkę i aparat do spawania

CZY POTRAFISZ
HAMOWAĆ I WULKANIZOWAĆ

Coraz słabsze działanie hamulców, równocześnie z wzrastającą drogą hamowania, jest sygnałem do natychmiastowego zbadania stanu okładzin szczęk i sprawdzenia powierzchni bębnów.

Jeżeli objaw zużycia wystąpił po około 20 tys. km. to należy go uznać za normalny, jeżeli nastąpiło to znacznie wcześniej, to trzeba przyjąć, iż zużycie mogło zostać spowodowane przez:

1. zbyt częste i niepotrzebne hamowanie,

2. zbyt szybką jazdę zmuszającą do gwałtownego hamowania przed zakrętami, skrzyżowaniami i innymi przeszkodami w ruchu,

3. przeładowanie samochodu,

4. złą regulację szczęk polegającą na ocieraniu się okładzin o bębny,

5. złą regulację dźwigni hamulcowej z pozostawieniem jej bez luzu,

6. przedostawanie się do bębnów piasku, kurzu i błota,

7. porysowane powierzchnie pracujące bębnów hamulcowych,

8. mierny gatunek okładzin.

Dokonując więc wymiany nakładek hamulcowych należy pamiętać, że najlepiej jest stosować oryginalne nakładki lub znanych firm, że do nitowania należy używać tylko miękkich nitów o płaskich główkach i że równocześnie z wymianą nakładek wskazane jest przetoczenie lub przeszlifowanie bębnów hamulcowych.

Chcąc uniknąć w przyszłości przedwczesnego zużycia nakładek kierowca powinien:

a) ograniczać używanie hamulców tylko do niezbędnych przypadków. Winien więc jeździć z umiarkowaną szybkością, zwalniać zawczasu przed zakrętami i skrzyżowaniami, a większą szybkość rozwijać tylko na prostej i pustej drodze.

b) przy zjeżdżaniu z góry nie wyłączać biegu na luz a przy zjeżdżaniu ze stromej pochyłości wstawić odrazu niższy bieg celem hamowania silnikiem.

c) nie przeładowywać samochodu, gdyż zwiększa to jego bezwładność a tym samym zmusza kierowcę do dłuższego używania hamulców,

d) utrzymywać hamulce w stanie czystym i całkowitej sprawności technicznej.

* * *

Jednym z częstych powodów przymusowego przerywania jazdy, jest uszkodzenie ogumienia samochodu. Zachodzi przeważnie przebicie dętki, rzadziej natomiast uszkodzenie poważne opony i dętki. Umiejętność naprawy ogumienia w drodze i wykonanie jej w sposób dokładny zapewnia ciągłość pracy transportu samochodowego.

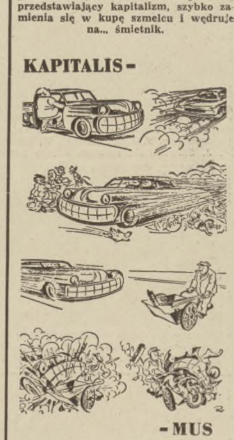
A więc w wypadku przebicia gumy, po zdjęciu opony z obręczy, wyjmujemy dętkę i wyszukujemy miejsce uszkodzone. Jeżeli przekłucie jest małe, czyścimy jego okolice szczotką drucianą lub tarką metalową. Jeżeli większe i o poszarpanych brzegach wycinamy wówczas środek tak aby uzyskać możliwie okrągły, symetryczny otwór. Ze starej dętki wycinamy pasujący kawałek do ułożenia go w otworze (równie dobrze oczyszczony). Po usunięciu pyły gumowego powstałego przy ścieraniu powiechrzni zdzieramy celofon z plastra surowej gumy przyklejonego do blaszanej miseczki i niedotykając palcami powierzchni łatki kładziemy ją na uszkodzonym miejscu. Następnie dętkę i przytrzymaną palcami miseczkę wsuwamy pomiędzy stopkę a widełki dociskowe praski wulkanizującej. Tu znów trzeba uważać na równe ułożenie dętki i opuszczenie widełek na same krawędzie miseczki blaszanej. Mocno dokręcamy śruby praski i nożem lub śrubokrętem podważamy brzeg wkładu (przeważnie z prasowanej masy papierowo-trocinowa z saletrą) i zapalamy. Celem lepszego rozpalenia masy można w jedno miejsce wkładu nalać 2 do 4 kropli benzyny (nie więcej)

Po spaleniu wkładu należy poczekać 10—1 minut i dopiero wtedy odkręcić praskę i powoli zdjąć miseczkę metalową, poważając ją z jednego brzegu. Po całkowitym ostygnięciu łatki posypać należy miejsce naprawiane talkiem, celem zmniejszenia tarcia między dętką i wnętrzem opony.

HUMOR

KONIEC JAZDY

Tak ilustruje rysownik satyrycznego pisma NRD „Frischer Wind" losy kapitalizmu. „Samochód — potwór", przedstawiający kapitalizm, szybko zamienia się w kupę szmelcu i wędruje na... śmietnik.



RUSZYŁ PAS MONTAŻOWY Starachowickich ZAKŁADÓW

TAK POWSTAJE STAR-20.



W magazynie czekają setki opon W. Zając i J. Wiśniewski szykują koła do nowych samochodów.



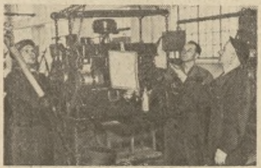
Poszczególne zespoły montuje się oddzielnie. Przy składaniu tylnych mostów wyróżniają się T. Gołofit i W. Rybka



Silnik to serce samochodu. Doświadczeni mechanicy B. Olczak i B. Sębecki pasują łożyska wału korbowodowego.



Mechanik M. Czarnecki, rezerwista naszej służby, przy pomocy S. Nosowicza, wyrabia 120% normy przy zakładaniu zaworów.



Wypróbowany silnik wędruje do ramy na pas montażowy. F. Krzyżanowski, W. Skroński i J. Sławomirski sprawdzili jego pracę.



Pas przesuwa się dalej. Wśród zespołów monterskich pracuje wzorowo brygada J. Kominka wmontowująca silniki.

W pierwszych dniach kwietnia lotem błyskawicy obiegła cały kraj wiadomość, że Zakłady Starachowickie, produkujące samochody ciężarowe STAR, uruchomiły pierwszy w naszym przemyśle pas montażowy. Polski przemysł motoryzacyjny wszedł w nowy okres. Dzięki dotychczasowym osiągnięciom robotników, techników i inżynierów Starachowic, dzięki stałemu podnoszeniu metod pracy, rozpoczęty został montaż polskich samochodów systemem taśmowym.

Gdyby ktoś szukał określenia dla form produkcji, dla dróg, jakie odbywają w Starachowickich Zakładach setki części i zespołów zanim powstanie z nich jedna całość — samochód, mógłby słusznie porównać tok pracy na pasie montażowym z nurtem wielkiej rzeki. Do rzeki tej wpada kilka większych i mniejszych dopływów. Dopływy powstają z małych strumyków. Prąd każdego strumienia składa się na potężny nurt wielkiej rzeki — pasa montażowego. Od pracy bowiem najmniejszego działu i od każdego robotnika, których jest tu tysiące, zależy by montaż na taśmie szedł sprawnie.

Ileż to najrozmaitszych czynności wykonują robotnicy wszystkich działów zanim zjedzie z taśmy gotowy samochód.

Pracują ręce i mózgi. Czas mija.

Plan trzeba wykonać. W olbrzymich, kilkusetmetrowej długości halach Zakładów tętni praca. Huczą maszyny, tną metal obrabiarki, pracują szlifierki. Każda minuta dla planu!

Źródłem wielkiej rzeki — miejscem, gdzie bierze początek większość montowanych na taśmie zespołów jest odlewnia. Dopiero stąd wszystkie metalowe części samochodu chropowate i nieprzypominające jeszcze przyszłych trybów, czy bloków przechodzą do magazynów, aby po dokładnej kontroli technicznej i segregacji przejść na hale obróbek.

W jednej z nich, w hali tzw. silnikowej rzędy nowoczesnych obrabiarek, szlifierek elektrycznych i maszyn specjalnych wykańczają poszczególne części silnika. Taki rząd nazywa się linią. Właśnie na linii wałów korbodowych toczy wał na wspaniałej radzieckiej tokarce przodownik pracy Szymczak, wyrabiający 194% normy. Wał po chwili wędruje dalej. Przechodzi na szlifowanie i docieranie w setnych milimetra. Bloki silnika przesuwają się od obrabiarki do obrabiarki na rolkach stalowego pomstu, łączącego wszystkie maszyny tej linii.

Praca hali silnikowej daje w rezultacie całość, która w dziale montażowym zostanie złożona w gotowy silnik samochodu. Tu pracują doświadczeni mechanicy samochodowi: J. Misztal, J. Kidoń, K. Czuba i były żołnierz naszej służby, mechanik i kierowca z jednostki oficera Młynarczyka, kpr. rez. P. Lech. Stąd silniki przechodzą jeszcze do hamowni, gdzie zostają poddane szczegółowej regulacji i docieraniu.

Równolegle do prac hali silnikowej przebiegają prace z częściami podwozia na hali podwoziowej. I tu najnowocześniejsze maszyny — obrabiarki tworzą tzw. linie. Linie obrabiają poszczególne części od obróbki grubej odlewu, do najsubtelniejszego tonowania grubości w mikronach. Tu pracuje na linii obudowy satelitów wielowarsztatowiec H. Szajda i S. Wiekiera. Inni wielowarsztatowcy jak Luciński, Jędrzejewski i Buczałowski obsługują frezarki kół zębatych. Mamy tu przodującego brygadzistę na linii tylnego mostu T. Mączyńskiego. Potężnie wyglądają wysokie obrabiarki tzw. rajdery, które toczą jednocześnie 6 bębnów hamulcowych, dając co parę minut gotową sztukę. Równie imponująco przedstawia się dział szlifierek. Właśnie na szlifierce kłowej wykańcza satelity do wyrównywacza M. Kucfir, wyrabia on przeciętnie 160% nrmy.

OSIĄGNIĘCIA RACJONALIZATORSKIE



Sukces Zakładów — przystąpienie do produkcji systemem taśmowym — stał się możliwy dzięki licznym osiągnięciom racjonalizatorskim. I tak Aleksander Skronik zrealizował własny pomysł jednoczesnego szlifowania kilku części mechanizmów. W ten sposób przyczynił się do znacznego przyśpieszenia obróbki mechanicznej zespołów.

Gotowe części przechodzą na montaż podzespołów. W. Rybka i J. Wąsik montują wyrównywacz. Dalej na długich stojakach odbywa się kolejno montaż zespołów. Grupowy Kostucha kieruje pracą przy tylnym moście. Przy osi przedniej pracują S. Pasternak i K. Iwoła. Obok do gotowej ramy samochodu zakłada brygada ZMP-owska przewody hamulcowe, przewody paliwa i instalację elektryczną. Właśnie wmontowanie kompletnych ogumionych osi do ramy to wstęp do pracy na taśmie, na którą wjeżdża powoli przyszły samochód.

PRZEKROCZENIE NORMY



Zastosowanie nowoczesnych metod produkcji było rezultatem wysokiego usprawnienia poszczególnych odcinków pracy oraz współzawodnictwa pracy, w którym uczestniczy przeszło 90% załogi. Do jednych z przodowników należą tu doświadczeni mechanicy W. Rybka i J. Kostucha, którzy przy montowaniu tylnego mostu wykonują ponad 190% normy.

Teraz wolno, systematycznie przesuwa się rama samochodu wzdłuż pasa montażowego. Na każdym stanowisku przybywa jej coraz więcej części. Montuje się przewody, cięgła, kierownicę, ustawia zbieżność i rozstaw kół przednich. Mechanik Barant odpowietrza już hamulce. Kominek montuje silnik. Pytlak wał kardana. Marcieńczuk zakłada i przykręca szoferkę. Wprawne ruchy rąk wskazują, że robotnicy dobrze wyspecjalizowali się w pracy na swoich stanowiskach. Dobrze zestawiona kolejność czynności pozwala na jeszcze sprawniejsze wykonanie poszczególnych etapów montażu. Dalej elektrotechnik Kanclerz podłącza akumulator i uruchamia instalację elektryczną. Ogólne smarowanie wozu przeprowadza Łasisz, a na jednym ze stanowisk pobiera z pompy benzynowej J. Grudzień materiały pędne, olej i wodę. W międzyczasie inni mechanicy wmontowywali już na swych stanowiskach wszelkie części i zespoły. Wreszcie ostatnie stanowisko. Silnik zostaje zapuszczony. Po chwili wóz, prowadzony przez kierowcę C. Staniszewskiego, zjeżdża z taśmy.

ZMP-OWCY PRZODUJĄ



Dzięki troskliwej akcji szkoleniowej Zakładów Starachowickich robotnicza młodzież zdobywa tu bogatą wiedzę fachową. Pomaga jej to na uzyskanie co raz lepszych wyników pracy. Jednym z przodujących pracowników oddziału mechanicznego jest młody tokarz ZMP-owiec Z. Kopczewski, wyrabiający ponad 190% normy.

Samochód gotowy. Jeszcze czeka go ścisła kontrola techniczna, którą przeprowadzą Szklarczyk i Komorniczak. Pod obciążeniem skręca się resory, potem zakłada skrzynię ładunkową, pałąki i plandekę.

I znowu następny samochód zjechał z taśmy. Jeszcze szybciej, jeszcze sprawniej pracują robotnicy. Czeka ich przecież ogromny wysiłek. Pod koniec Planu 6-letniego nie co godzinę, lecz co 15 minut musi stanąć gotowy wóz.

* * *

1 Majowy Czyn Starachowic wykazał, że załoga zdolna jest do wykonania wielkich zamierzeń. Tacy ludzie jak Kita — racjonalizator, którego zobowiązania przyniosły w ub. m. 150 tys. zł., tacy jak Ponikowski, który zobowiązał się wykonać plan roczny w 10 miesięcy, gwarantują nam, że robotnicy Starachowic dadzą swe wszystkie siły w Narodowym Froncie walki o Pokój i Plan 6-letni.

STEFAN L. STRZAŁKOWSKI



Na pasie odbywa się zakładanie kabiny kierowcy. Przodują młodzi ZMP-owcy.



Następne stanowisko to punkt elektryczny, gdzie pracują B. Kupis i A. Sawicki.



Wreszcie gotowy STAR-20 zjeżdża z taśmy. Wypróbuje go jeszcze przodujący kierowca C. Staniszewski, który przejechał na próbnych jazdach samochodami Star przeszło 100 tys. km.

Wszyscy do walki o wykonanie zadań drugiego roku planu 6-letniego!

Produkujmy więcej, szybciej, taniej i lepiej!

„ZA KIEROWNICĄ". Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Nowowiejska 33. Tel. 89680, wewn. 26-03. Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Nr 1 91000. Druk Wyd. MON Nr. Zam. 751 — 2-B-29928